BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK II. | GDYNIA, dnia 12 maja 1933 | NR. 13

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Józef Kunert L. S. C.

Polska flota handlowa i widoki jej rozwoju

Od pierwszych chwil naszej niepodległości polska bandera handlowa powiewa na morzach i dzisiaj kiedy przeszliśmy już okres pierwszych nieśmiałych i nie zawsze trafnych poczynań w dziedzinie żeglugi morskiej, kiedy wchodzimy już w okres pewnej rutyny i tradycji w żegludze, warto przypatrzyć się naszemu dorobkowi na tym odcinku życia gospodarczego.

Według stanu z dnia 1. I. 1933 r. polska flota handlowa przedstawia się następująco:

Ogólna ilość statków morskich ponad 100 t. r. br. pływających pod polską banderą handlową, wynosi 31 jednostek z czego: 15 statków towarowych, 10 mieszanych (pasażersko - towarowych), 4 pasażerskie, 1 holownik i 1 statek szkolny.

Z ogólnej ilości 31 statków, 15 posiada „Żegluga Polska" S. A., 5 Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe S. A., 4 „Polskarob" Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe S. A., 3 Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe S. A., 1 Łuszczarnia Ryżu w Gdyni, 1 p. Dunin Slepść 1 Ministerstwo Przemysłu i Handlu (statek szkolny) i 1 Urząd Morski w Gdyni (holownik).

Tonaż polskiej floty handlowej wynosi 76.349 t. D. W., 64.426 t. r. br. i 36.771 t. r. n. W stosunku do tonażu floty światowej, tonaż naszej floty wynosi niecałe 1 pro mil (0,9%), ale porównanie liczb bezwzględnych nie daje jeszcze właściwego obrazu. Na Bałtyku flota nasza przewyższa tonażem jedynie flotę Estonji i Litwy (jest mniejsza od floty W. M. Gdańska) a w Europie dorównuje z pośród państw mających granice morskie jedynie flotom Rumunji i Bułgarji. Nieznaczna ilościowo i nieproporcjonalna do wymogów naszego handlu zamorskiego, młoda flota handlowa Polski posiada jednak dość duże znaczenie ekonomiczne w żegludze na wodach Bałtyckich, jeżeli weźmiemy pod uwagę zasięg naszej żeglugi regularnej rolę odgrywaną w handlu międzynarodowym przez porty do których statki nasze regularnie zawijają, jak również ilości towarów przewożonych pod banderą polską.

Należy podkreślić również, że flota nasza składa się prawie wyłącznie ze statków daleko-morskich podczas gdy we flotach innych państw morskich statki żeglugi przybrzeżnej zajmują poważny odsetek.

Działalność naszej floty handlowej wzrasta z rok na rok i przewozy jej wynosiły 636.000 ton w r. 1929 — 837.000 ton, w r. 1930 1.060.000 ton, w r. 1931 — 1.086.000, w r. 1932. — Udział floty polskiej w obrotach portów polskich Gdyni i Gdańska wzrósł z 2,9 proc. w r. 1927 na 7,5 proc. w r. 1931. Cyfry powyższe wskazują na stały rozwój działalności naszej floty handlowej i coraz większe jej znaczenie w obsłudze naszego handlu zamorskiego. W chwili obecnej posiadamy 6 linji regularnych pod własną banderą, łączących porty nasze z państwami bałtyckiemi, północno-zachodnią Europą, Anglją oraz Ameryką Północną. Oprócz tego statki żeglugi trampowej obsługują wydatnie nasz eksport drogą morską, a w pierwszym rzędzie eksport węgla.

Rozwój naszej floty przypada na lata kryzysu gospodarczego, kiedy ⅕ floty światowej stoi bezczynnie w portach. Zdołaliśmy uchronić flotę naszą od klęski unieruchomienia i rozwinęliśmy ją w latach najcięższej kon-

junktury, wykazując tem samem, iż flota nasza nie jest „kwestją prestiżu" i chęcią pokazania, że my również potrafimy „bawić się w żeglugę" lecz że jest ona niezbędną dla naszego życia gospodarczego i obsługi żywiołowo rozwijającego się handlu morskiego.

Jaka jest przyszłość naszej floty handlowej i jakie warunki jej rozwoju? Stale wzrastająca wymiana towarowa z zagranicą drogą morską i coraz większe usamodzielnianie się naszego handlu zagranicznego, zapewniają niewątpliwie przemysłowi transportów morskich wielką przyszłość w Polsce.

Z drugiej jednak strony obecny ciężki okres gospodarczy, kurczenie się wymiany międzynarodowej, nadmiar tonażu i stały spadek frachtów morskich wymagać będą dużych nakładów pracy i pieniędzy aby utrzymać to cośmy już zyskali i w miarę możności zdobywać nowe korzyści. Najważniejszym warunkiem rozwoju naszej floty i odegrania przezeń roli pioniera naszego handlu zamorskiego jest jej stała modernizacja i przystosowywanie do wymogów ruchu na poszczególnych szlakach. Na morzu nie wolno być „out—to—day" gdyż mając starą flotę wojenną przegrywa się bitwy, a mając starą flotę handlową jest się rujnowanym przez konkurencję, której nie brak. Przyczem postęp w tej dziedzinie jest tak szybki, że wszelki dłuższy zastój równoznaczny jest z cofaniem się. Obserwując przebieg kryzysu w żegludze, konstatujemy, iż właśnie w okresach niepomyślnej konjunktury odbywa się ostry wyścig jakościowy poszczególnych flot, polegający na pozbywaniu się statków starych i budowaniu coraz to doskonalszych jednostek.

Kryzys w żegludze zaczął się o wiele wcześniej niż obecny ogólny kryzys gospodarczy. Po niebywale pomyślnym okresie powojennym, spadek frachtów zaczyna się już w marcu 1920 r. i trwa nieprzerwanie aż do r. 1926. Po pewnej poprawie na rynku frachtowym w czasie strajku angielskiego następuje nowy spadek, który przybiera coraz gwałtowniejsze rozmiary do połowy 1929 roku. Od tego czasu stawki frachtowe stale spadają. Mimo tak wyraźnej ciężkiej konjunktury stocznie okrętowe pracowały całą parą aż do r. 1930 i tonaż floty światowej wzrósł z 48.404.000 t. r. br. w czerwcu 1914 r. na 66.408.000 t. r. br. w czerwcu 1929 r. W chwili obecnej wynosi on 68.368 000 t. r. br. Przyczem zaznaczyć należy, iż sam wzrost ilościowy nie daje nam jeszcze wiernego obrazu wyścigów w dziedzinie rozbudowy flot handlowych. Dopiero biorąc pod uwagę rywalizację w ulepszeniu konstrukcji statków: coraz większą ich szybkość, coraz większą pojemność użytkową i coraz większą ich ekonomiczność, widzimy, iż wyścig ten miał na celu uchronienie się przed kryzysem i przetrzymanie coraz ostrzejszej konkurencji. Obecnie demontuje się setki tysięcy ton starego tonażu — aby zastąpić go nowym.

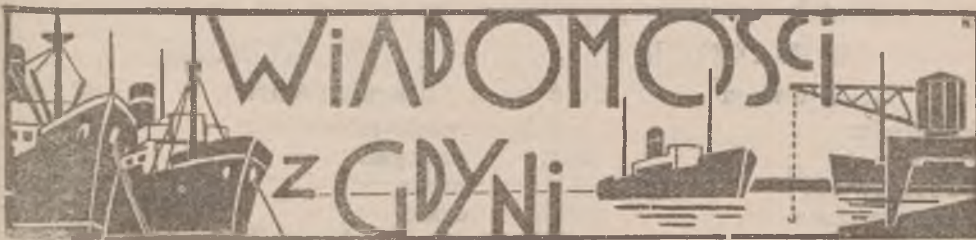
W walce tej nie wolno nam pozostać w tyle za innymi. Ostatnie wieści o projektowanej dalszej rozbudowie naszej floty handlowej wskazują iż moment ten jest należycie doceniany przez czynniki kompetentne.

Drugim niezbędnym warunkiem rozwoju i prosperowania naszej floty handlowej jest większe usamodzielnienie naszego handlu zamorskiego.

Chodzi o to, abyśmy się nauczyli sprzedawać c. i. f. i kupować f. o. b a wówczas nasi eksporterzy i importerzy dysponując sami transportem drogą morską łatwiej trafią do polskich linji żeglugowych.

Rezultaty osiągnięte przez nas dotychczas w dziedzinie żeglugi morskiej pozwalają nam patrzeć z ufnością w przyszłość i niewątpliwie po przeminięciu obecnego kryzysu, przemysł transportów morskich będzie mieć w Polsce wyjątkowo korzystne warunki rozwoju.

J. Kunert.



PRACE NAD ROZBUDOWĄ PORTU W KWIETNIU.

W kwietniu br. wykonano w zakresie robót morskich roboty czerpalne w basenie im. Min. Kwiatkowskiego i w basenie wejściowym. Wyczerpano 97.648 m^3 gruntu i na nadbrzeżu Prezydenta wyrefulowano 42.090 m^3. Przy robotach drogowych pracowano na ul. Mostowej i Św. Piotra, — gdzie wykończono roboty ziemne oraz ułożono krawężniki i wybrukowano 1420 m^2. Wykonano również dojazd do „Polminu“. Przy ul. Portowej i przy placu „Pod Dębem“ wykonano roboty ziemne i układanie chodnika.

Przy budowie wiaduktu nr. 4. zakończono zastrzyki cementowe. Przy magazynie tranzytowym rozszalowano strop, belki i słupy. Przystąpiono pozatem do odwozu ziemi na podsypkę pod podłogę oraz rozpoczęto wykopy fundamentowe pod Halę Pasażerską. —

OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO W KWIETNIU 1933 R.

Gdyby wywóz węgla utrzymał się w kwietniu w normach marcowych cały towarowy obrót zamorski byłby w miesiącu sprawozdawczym większy niż w poprzednim. W kwietniu bowiem skurczył się głównie wywóz węgla o 35.123 t. Cały obrót towarowy zamorski w kwietniu wyniósł 410.049 t. wobec 440.375 t. w miesiącu marcu, z czego na przywóz przypada 69 606 t. wobec 60.389 w miesiącu ubiegłym i na wywóz — 340.443 t. wobec 379.986 t. w miesiącu marcu.

Analizując przywóz i wywóz z osobna należy stwierdzić, że w przywozie osiągnięta została liczba o 9.217 t. większa niż w przywozie marcowym, co tłómaczy się zwiększeniem artykułów sezonowych jak ryż surowy — 14.024 t. (8.331 t.), owoce świeże — 3.171 t. (2.954 t), oraz innych jak fosforyty — 4.937 t (180 t), skóry — 1.044 t (613 t), nasiona i surowce oleiste — 5.565 t (332 t), garbniki — 902 t (500 t) i złom żelazny — 25.259 t (19.249 t). Niektóre artykuły jak to kawa, kakao i herbata, tytoń, miedź, wyroby stalowe i żelazne, celuloza i juta wykazują nieznaczny spadek; pozostałe towary utrzymały się w normach miesiąca poprzedniego. W miesiącu sprawozdawczym brak w przywozie rudy żelaznej, pirytów i śledzi.

Wywóz cechuje: chwilowe skurczenie się pozycyj węgla oraz cukru — 3.528 t (8.525 t), bekonów 3.237 t (5.123 t) i papieru wraz z tekturą — 267 t (1.473 t), brak pozycyj towarów masowych jak sól, makuchy, sól po-

tasowa i nawozy azotowe; pojawienie się w roku bieżącym poraz pierwszy materjałów pędnych — 1.700 t i ziemniaków — 455 t jakoteż zwiększenie się takich towarów jak węgiel bunkrowy — 14.857 t (11.168 t), koks — 2.003 t (1.140 t), szyny kolejowe — 5.045 t (1.384 t) i cynk — 951 (487 t).

Szczegółowo towarowy obrót zamorski ilustruje poniższe zestawienie:

W PRZYWOZIE:

Nazwa towaru	ilość ton
kukurydza	453
ryż surowy	14.024
owoce świeże	3.171
owoce suszone	373
orzechy i migdały	625
korzenie	50
kawa, kakao, herbata	529
tytoń	191
napoje alkoholowe	46
ryby	75
fosforyty	4.937
żużle Thomasa	3.200
tłuszcze zwierzęce i sur.	573
skóry	1.044
drzewo egzotycz.	41
nasiona oleiste	5.565
oleje i smary	158
żywica	75
kauczuk	81
wyroby gumowe	46
tłuszcze ol. rośl.	95
garbniki	902
złom żelazny	25.259
miedź	122
metale różne	154
wyr. stal i żel.	104
masz., apar i części	81
samochody, motocykle i części	44
szmaty	34
celuloza	936
papier, tektura i papa	297
bawełna	3.775
juta	731
len i konopie	20
sisal i inne włókna	90
wełna	1.290
różne	415
Razem:	69.606

W WYWOZIE:

Nazwa towaru	ilość ton
ryż wyłuszczony	1
warzywa	7
ziemniaki	455
cukier	3.528
nap. alkoholowe	162
bekony	3.237
wędliny	326
ptactwo bite	12
jaja	709
mączka kostna	39
tłuszcze zwierz. sur.	15
skóry	33
deski i łaty	16.645
bale i słupy	933
klepki	87
wyroby z drzewa	177
nasiona	9
węgiel eksport	287.761
węgiel bunkrowy	14.857
koks	2.003
materjały pędne	1.700
wyroby gumowe	20
karbid	108
szyny kolejowe	5.045
cynk	951
blacha cynk.	170
wyr. stal. i żel.	114
celuloza	318
papier, papa i tektura	267
bawełna	52
materjały włókniste	128
różne	574
Razem:	340.443

Ruch statków w kwietniu utrzymał się mniejwięcej w normach miesiąca poprzedniego tak pod względem ilości statków jak i ich tonażu.

Zawinęło do portu 324 statki o pojemności 240.350 t. r. n. wobec 326 statków o tonażu 250.082 t. r. n. Wyjechało natomiast 312 statków o pojemności 241.591 t. r. n. wobec 324 statków o tonażu 239.619 t. r. n. w miesiącu marcu.

W porównaniu do kwietnia roku ubiegłego ruch statków zwiększył się tak ilościowo jak i pod względem tonażu.

Ruch statków ilustruje dokładnie poniższe zestawienie:

	NA WEJŚCIU:		NA WYJŚCIU:	
	statków	n. r. t.	statków	n. r. t.
Polska	42	41.768	43	46.471
W. M. Gdańsk	10	498	11	546
Anglja	7	16.333	7	14.739
Czechosłowacja	5	869	4	766
Danja	40	27.625	34	22.538
Estonja	7	3.611	7	4.144
Finlandja	12	15.233	11	14.455
Francja	1	813	1	813
Grecja	3	6.906	3	6.906
Holandja	9	3.891	8	3.428
Łotwa	6	6.106	6	6.106
Niemcy	55	21.876	56	28.482
Norwegja	22	20.066	20	15.236
Panama	1	2.339	1	3.071
St. Zjedn. Am.	4	12.874	4	12.874
Szwecja	100	59.542	96	60.656
Razem:	324	240.350	312	241.591

Kolejność bander w kwietniu ukształtowała się w następujący sposób: pierwsze miejsce zajęła Szwecja, drugie Polska, trzecie Niemcy, czwarte Danja, piąte Norwegja, szóste Anglja itd.

Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w kwietniu — 757,8, średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie — 42 i średni postój statku — 66,6 godzin.

Ruch pasażerski w związku z nadchodzącym sezonem wycieczkowym wzmógł się nieco w porównaniu do miesiąca ubiegłego.

Przyjechało 590 osób w tem 324 z Belgji (wycieczka na s/s „Polonia" która przejeżdżała przez Antwerpję), 6 z Danji, 1 z Holandji, 2 z Niemiec 248 ze Stanów Zjedn. Am. i 9 ze Szwecji.

Wyjechało 514 osób z czego 77 do Anglji, 4 do Finlandji, 97 do St. Zjedn. Am. i 336 do Portugalji (wycieczka turystyczna na s/s „Polonia".

Ogólny ruch pasażerski wyniósł w miesiącu sprawozdawczym 1.104 osoby wobec 716 osób w marcu.

RYNEK FRACHTOWY W KWIETNIU 1933 R.

Frachtowanie, które w dziale drzewnym wykonywało ostatnio nieco ożywienia, utrzymuje się na tym poziomie również w kwietniu. Specjalnie stosunki z Belgją okazują dość znaczne ożywienie.

ANGLJA. Do wschodniego wybrzeża Anglji zafrachtowano statki zagraniczne, jednakże stawki frachtowe jak poprzednio były bardzo niskie.

Następujące statki zafrachtowano z Gdańska:
1 szwedzki 700 std. ładunek mieszany drzewa do Londynu
1 duński 500 std. ładunek mieszany drzewa do Londynu
1 duński 650 std. ładunek mieszany drzewa do Hull
1 niemiecki 350 std. ładunek mieszany drzewa do Londynu
1 niemiecki 700 std. ładunek mieszany drzewa do Hull.
Z Gdyni zafrachtowano następujące statki:
1 polski 700 std. DBB do Londynu po 26/— netto
1 niemiecki 600 std. DBB do Londynu po 26/— netto
1 szwedzki 500 std. DBB do Manchesteru 34/— netto
1 niemiecki 200 std. DBB do Soupthhampton po 35/6 netto
1 szwedzki 1000 std. DBB do Warrington po 36— (ładunek częśc.)
1 duński 1000 std. DBB do Garston i Preston po 36/— netto.

Pozatem zostało zafrachtowanych około 10.000 loads sosnowych podkładów do różnych portów angielskich; ładunek został wybrany przez 2 duńskich armatorów po bardzo niskich stawkach frachtowych. Statki ładowały częściowo w kwietniu. Stawki frachtowe do Garston wynosiły sh. 10/— za load, do Southhampton sh. 9/— i do Goole sh. 8/—.

HOLANDJA. Statki komunikacji regularnej miały dostateczną ilość ładunków, jednakże mniej zboża niż drzewa. Istniały możliwości zafrachtowania poszczególnych motorowych żaglowców do portów holenderskich. Fracht dla statku wynosił Hfl. B. 50 do Hfl. 13,— i dla żaglowców Hfl. 13,— do 12,50 za std.

BELGJA. Obroty zbożowe również i w kwietniu były bardzo małe. Zboże ładowano małemi partjami w ilości zaledwie kilkuset ton, jednakże wkońcu miesiąca uskuteczniono większe transakcje sprzedaży, tak że jednen z polskich statków mógł otrzymać około 2200 ton żyta i jęczmienia, co w obecnym czasie jeest bardzo rzadkie.

Obroty drzewne przedstawiały się w całym miesiącu dość dobrze. Poza okrętami komunikacji regularnej frachtowano również trampy przeważnie pod flagą niemiecką i polską. Stawki frachtowe wynosiły 20/— za DBB i 6/— za cbm w walucie złotej.

FRANCJA. Eksport drzewa i zboża do Francji był bardzo spokojny. Frachtowania, jakie poczyniono, nie są znane.

DANJA. Sprzedano w znaczniejszej ilości ładunki żyta i jęczmienia do Danji, przyczem stawka frachtowa do portów, leżących na północ od Aarhus, wynosiła RM 3,—. Również zafrachtowano 2 ładunki drzewa na żaglowce motorowe do Odense i Szwecji po kor. 7,— za cbm.

SYTUACJA GOSPODARCZA W GDYNI W KWIETNIU B. R.

Sytuacja gospodarcza w Gdyni, kształtowała się naogół bez większych zmian w miesiącu kwietniu b. r.

Ciasnota gotówkowa dawała się nadal silnie odczuwać na rynku pieniężnym, przyczem zapotrzebowanie kredytów i gotówki było szczególnie silne u rolników. W kwietniu zaprotestowano na terenie Gdyni ogółem 624 sztuk weksli na łączną sumę 224.617,04 zł W porównaniu z poprzednim miesiącem ilość zaprotestowanych weksli zmniejszyła się o 122 sztuki, natomiast wartość ich wzrosła o 52,57 zł. Protesty wekslowe utrzymały się naogół we wszystkich tutejszych instytucjach kredytowych, na poziomie

poprzedniego miesiąca. Odsetek weksli zaprotestowanych w Banku Polskim zmniejszył się.

Skup walut i dewiz wynosił w kwietniu 3.950 tys. zł. Odpływ wkładów uwydatnił się we wszystkich instytucjach kredytowych, w związku z ciężką sytuacją w handlu, przemyśle i rolnictwie.

Na rynku pieniężnym spadek dolara wywołał w miesiącu sprawozdawczym wycofywanie wkładów dolarowych. Kurs dolara wahał się dość gwałtownie. Najniższy kurs płacony przez banki w Gdyni wynosił zł 7,25 na rynku prywatnym płacono około zł. 7,— za dolara.

W handlu nastąpiło w okresie sprawozdawczym pewne ożywienie w okresie przedświątecznym, które było jednak bardzo słabe w porównaniu z rokiem ubiegłym. Ceny za gotowe wyroby włókiennicze i konfekcję zwyżkowały z powodu strajku w Łodzi. W okresie przedświątecznym podniosły się również o około 10% ceny artykułów spożywczych.

W handlu materjałami budowlanemi panował zastój. Tegoroczne obroty firm w tej branży, wynosiły 10—20% obrotów zeszłorocznych w tym samym okresie. Tartaki, cegielnie i betoniarnie były przeważnie unieruchomione z powodu braku ożywienia w ruchu budowlanym.

Stan zatrudnienia wykazał dalszą poprawę w związku z sezonem wiosennym. Rejestr Państwowego Urzędu Pośrednictwa Pracy wykazał na dzień 30 kwietnia b. r. 4002 bezrobotnych w okręgu gdyńskim, wobec 4.301 w dniu 31 marca b. r.

POBYT SOWIECKIEJ MISJI HANDLOWEJ W GDYNI.

Dnia 4 maja b. r. przybyła do Gdyni sowiecka misja handlowa w następującym składzie: Iwan Wasiljewicz Bojew, przewodniczący delegacji, zastępca Komisarza Ludowego dla Handlu Zewnętrznego, Anton Moisiejewicz Tamarin zastępca przewodniczącego delegacji, Jakow Minajewicz Chazanow, przewodniczący „Sojuzmetimportu", Fiedor Giorgiewicz Kisielew, przewodniczący „Technoproimportu", Barmin, zastępca przewodniczącego „Stankoimportu", Boris Grigorjewicz Podolskij pierwszy radca poselstwa Z. S. R. R. w Polsce, Jan Karłowicz Abel, przedstawiciel handlowy Z. S. R. R. w Polsce, Michał Michajłowicz Firsow, prezes zarządu „Sowpoltorgu" w Moskwie i Zaifert, korespondent TASSA.

Delegatów sowieckich powitali na dworcu przedstawiciele Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni w osobach pp.: Prezesa Izby Inż. Korzona, Dyrektora Izby H. Krupskiego i Wicedyrektora Izby J. Kawczyńskiego. Udano się następnie do Urzędu Morskiego, gdzie przywitał gości Dyrektor Urzędu p. Inż. St. Łęgowski. W Urzędzie Morskim odbyła się konferencja, podczas której Naczelnik Wydziału Akwizycyjno-Taryfowego p. St. Ołtarzewski wygłosił referat o technicznem wyposażeniu portu gdyńskiego. Następnie udano się na zwiedzenie portu i główniejszych placówek przemysłowych w porcie, jak Chłodnia Portowa, Chłodnia Rybna, Łuszczarnia Ryżu i Olejarnia. Po zwiedzeniu delegację gościło Polsko-Brytyjskie Tow Okrętowe na statku „Lwów".

O godzinie 15-tej odbyła się konferencja, zorganizowana przez Izbę Przemysłowo-Handlową ze sferami gospodarczemi w sali Banku Gospodarstwa Krajowego. Konferencję zagaił Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej p. Inż. N. Korzon, podkreślając możność nawiązania stosunków handlowych

z Rosją. Następnie wygłosił w języku rosyjskim referat o znaczeniu portu gdyńskiego i możliwościach wykorzystania go dla wzajemnych stosunków handlowych p. radca J. Rummel, Przewodniczący Izbowej Komisji Morskiej.

Po południu podejmowano gości obiadem, wydanym przez Izbę Przemysłowo-Handlową, w restauracji hotelu „Polska Riviera".

Delegacja sowiecka odniosła z oglądania portu i miasta wrażenie bardzo dodatnie, przyczem członkowie jej zachwycali się rozmachem i szybkością inwestycyj gdyńskich, w których szukali porównań z najpoważniejszymi inwestycjami w Rosji (Dnieprostroj). Delegacja interesowała się również zakładami przemysłowemi w porcie z punktu widzenia enewtualnego eksportu surowców, potrzebnych dla tych premysłowców. Zainteresowanie gości wzbudziła również chłodnia portowa z punktu widzenia eksportu owoców rosyjskich na rynki europejskie. Pozatem podkreślali delegaci możliwości skierowania na Gdynię rosyjskiego tranzytu tak w imporcie jak i w eksporcie. W związku z tem przyjęła delegacja z dużem zaciekawieniem uwagi referatu p. Dyrektora Rummla w przedmiocie tranzytu przez Gdynię przy wykorzystaniu transportu wodnego Wisła—Dniepr.

W przemówieniach powitalnych i bankietowych dawano ze strony polskiej wyraz gotowości współpracy gospodarczej z Rosją. W imieniu delegacji sowieckiej przemawiał jej przewodniczący p. Bojew, który życząc Gdyni pomyślnego rozwoju, podkreślił również, że ze współpracy rosyjskiego handlu zagranicznego z Gdynią, mogłyby obydwa zainteresowane kraje osiągnąć znaczne korzyści.

Odjazd Delegacji z Gdyni nastąpił o godz. 19,25.

OBRADY SPECJALNEJ KOMISJI DLA GDYNI.

Najbliższe zebranie komisji doradczej do spraw handlu, działającej pod bezpośredniem przewodnictwem p. ministra przemysłu i handlu, odbędzie się w dniu 13-ym bm. W związku z tem członkowie komisji odbędą w przedeniu zebrania konferencję w Izbie Przemysłowo-Handlowej w celu ściślejszego ustalenia programu obrad, w których między innemi będą omawiane sprawy komunikacyjne.

Należy zaznaczyć, że na poprzedniem, odbytem w dniu 6-ym bm. pod przewodnictwem p. ministra dr. F. Zarzyckiego zebraniu komisji doradczej do spraw handlu rozpatrzone zostały postulaty sfer gospodarczych w sprawie usprawnienia i umocnienia aparatu handlowego w Gdyni. Postulaty te były już rozważane na poprzedniem zebraniu komisji i zostały szczegółowo przepracowane na kilku podkomisjach z udziałem szeregu rzeczoznawców i przedstawicieli zainteresowanych ministerstw. Znaczna większość postulatów została w toku obrad podkomisyj uzgdoniona, a niektóre z nich zostały już nawet bądź w całości, bądź częściowo zrealizowane. Jedynie kilka zagadnień, które nie mogły być uzgodnione — zostało poddanych ponownym obradom na plenum. Po zreferowaniu całokształtu sprawy przez przewodnicz. podkomisji nacz. Sągajłłę, poszczególne kwestje przedstawili i uzasadnili pp. dyr. Krupski (sprawy podatkowe), dyr. Kasprowicz (opłaty stemplowe, sprawy celne), dyr. Michalewski (ustawodawstwo robotnicze). Mówcy wysunęli potrzebę zwolnienia przedsiębiorstw

przemysłowo-handlowych, mających znaczenie dla rozwoju Gdyni od podatku przemysłowego od obrotu, zniesienia opłat stemplowych od czynności spedytorów morskich, maklerów okrętowych i t. p. oraz obniżenia podatku przemysłowego od obrotów przedsiębiorstw maklerskich. usprawnienia procedury celnej i przyśpieszenia utworzenia strefy wolnocłowej, wreszcie uregulowania ustawodawstwa robotniczego w ten sposób, by przedsiębiorstwa portowe w Gdyni nie były obciążone w większym stopniu świadczeniami socjalnemi, niż przedsiębiorstwa w innych konkurencyjnych portach.

Ze strony czynników urzędowych wyjaśnień udzielili pp. dyr. Widomski, nacz. Rostkowski, nacz. Niedźwiecki (sprawy celne i akcyzowe). nacz. Zuchmantowicz (komunikacja telefoniczna), p. Łychowska (ustawodawstwo robotnicze), dyr. Koszko (sprawy podatkowe i opłat stemplowych), dyr. Pawłowicz (sprawy kredytowe).

Z wyjaśnień tych oraz z dyskusji, w której zabierali głos pp. pos. Wiślicki, prezes Korzon, nacz. Lubecki, dyr. Kawczyński i inni, okazało się. że niemal wszystkie postulaty sfer gospodarczych zostaną uwzględnione.

W zakończeniu obrad Prezes Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni p. Korzon podziękował p. ministrowi Zarzyckiemu i przedstawicielom innych ministerstw za życzliwe potraktowanie postulatów. a pos. Wiślicki zgłosił wniosek, by w przyszłości zagadnienia i wzmocnienie aparatu handlowego w Gdyni mogły być w krótkiej drodze załatwiane przez specjalną komisję pod przewodnictwem p. min. Zarzyckiego, a złożoną z pp. prezesa Klarnera, prez. Korzona, pos. Wiślickiego i prez. Bruna. — Wniosek ten komisja przyjęła.

UKONSTYTUOWANIE RADY GOSPODARCZEJ M. GDYNI.

Po wstępnych pertraktacjach przeprowadzonych w kwietniu między zainteresowanemi organizacjami gospodarczemi w Gdyni, ukonstytuowano dnia 5 maja b. r. Radę Gospodarczą miasta Gdyni w skład której weszły następujące organizacje: Związek Fabrykantów i Przemysłowców, Towarzystwo Kupców Samodzielnych oraz Związek Drobnych Przemysłowców (Rzemieślników). Prezesem Rady wybrano p. Inż. Franciszka Skąpskiego, Prezesa Związku Fabrykantów i Przemysłowców, Wiceprezesem Rady p. Dr. Władysława Smolenia, Prezesa Towarzystwa Kupców Samodzielnych, Członkiem Prezydjum p. Kubalę, Prezesa Związku Drobnych Przemysłowców. Sekretarjat Rady znajduje się w biurze Konsorcjum dla rozbudowy portu w Gdyni, przy ul. Portowej.

PRZEDSTAWICIEL KANADY W GDYNI.

Dnia 2 maja b. r. bawił w Gdyni Komisarz Handlowy Rządu Kanadyjskiego Mr Robert S. O'Meara, który bawiąc w Polsce przyjechał zwiedzić nasz port i zapoznać się z jego urządzeniami technicznemi. Pan O'Meara był gościem Izby Przemysłowo-Handlowej, gdzie odbył dłuższą konferencję z Dyrektorem Izby p. Mgr. H. Krupskim, informując się o rozwoju i pracy portu gdyńskiego. Po konferencji w Izbie przedstawiciel Kanady złożył wizytę Dyrektorowi Urzędu Morskiego p. Inż. St. Łęgowskiemu, poczem wspólnie z pp. Dyrektorem Łęgowskim i Dyrektorem Krup-

skim zwiedził port, wyrażając słowa uznania dla jego wyekwipowania technicznego i rozwoju handlowego.

PRZEDSTAWICIELE CZECHOSŁOWACJI W GDYNI.

Dnia 6 maja br. przyjechali do Gdyni delegat czechosłowackiego ministerstwa handlu na Targi Poznańskie p. Ladislav Buchacek oraz przedstawiciel Instytutu przemysłowego i eksportowego w Żelaznym Brodzie p. inż. Vladimir Vihan w celu zwiedzenia portu.

Goście odbyli konferencję z Dyrektorem Urzędu Morskiego p. Inż. St. Łęgowskim. następnie zwiedzili szczegółowo port oraz wszelkie jego urządzenia.

TRANZYT POMARAŃCZ HISZPAŃSKICH DO AUSTRJI.

W ostatnim czasie jedna z większych firm owocowych w Gdyni zainicjowała tranzyt pomarańcz hiszpańskich przez Gdynię do Austrji. Transporty te kierują się z Walencji do Gdyni, drogą morską, skąd następuje przewóz koleją do Austrji via Zebrzydowice — Breclava. Transport via Gdynia jest znacznie tańszy niż przewóz pomarańcz z Walencji drogą przez Cerbere—Genewę—Buchs—Salzburg do Wiednia, drogą kolejową.

NOWY REKORD PRZEŁADUNKU DZIENNEGO W PORCIE GDYŃSKIM.

Dnia 6 maja br. przeładowano ogółem w porcie gdyńskim 27.339,8 ton towarów Jest to nowa rekordowa cyfra przeładunku dziennego. Poprzedni rekord przeładunku dziennego wynosi. 26.760,60 ton.

GŁOS WŁOSKI O GDYNI.

Jako rezultat niedawno odbytej podróży do Gdyni i Gdańska, ukazało się sprawozdanie p. D-ra Inż. Aldo Supani'ego, dyrektora „Magazynów Generalnych" wolnego obszaru celnego w Trieście, p. t. „Rapporto di viaggio sui porti di Gdynia e Danzica".

Sprawozdanie zostało ujęte bardzo wyczerpująco na 93 str. druku maszynowego in 4° i zaopatrzone w dwie mapki portu gdyńskiego oraz magistrali kolejowej Górny Śląsk — Gdynia.

Jest rzeczą ciekawą miara zainteresowania autora polskiemi portami: podczas, gdy port w Gdyni znalazł szczegółowe omówienie na 68 stronach, port w Gdańsku — tylko na 18 stronach.

Poprzez sprawozdanie, napisane z daleko posuniętym objektywizmem, przewija się cichy żal z powodu utraty szeregu towarów przeładunkowych, jak owoce południowe, bawełna, kawa, ryż itd., przez port triestyński i inne włoskie porty adrjatyckie na rzecz Gdyni i Gdańska, w związku z wprowadzeniem przez Polskę morskich ceł preferencyjnych. Autor proponuje znaleźć środki zaradcze, które widzi sam przedewszystkiem w możności ustanowienia ceł różniczkowych również i dla pewnych kontyngentów towarowych importowanych z Włoch do Polski drogą lądową oraz w rewizji arjatyckich taryf kolejowych, celem przystosowania ich stawek do analogicz nego poziomu, jaki obowiązuje przy transportach z Gdyni i Gdańska. Na wypadek, gdyby proponowane postulaty nie mogły być zrealizowane, autor rozsądnie wzywa do wykorzystania przez eksport włoski tych wszystkich

możliwości, jakie obecnie przedstawia port w Gdyni, ostrzegając jednocześnie przed opieszałością, która może spowodować utratę rynku polskiego na rzecz innych krajów.

STATKI DLA POŁOWÓW DALEKOMORSKICH.

Dnia 1 bm. zawinęły do portu gdyńskiego dwa statki rybackie „Kasia" i „Halina", należące do Tow. dla połowu śledzi Sp. Akc. „Morze Północne". Statki powyższe przeznaczone są do połowów dalekomorskich, a port gdyński będzie ich stałą bazą, w której zaopatrywać się będą w sól, prowiant, bunkier oraz gdzie będzie kompletowana załoga statków.

Do końca bieżącego miesiąca zawinie do portu jeszcze dalszych 6 statków rybackich dla połowów dalekomorskich.

POLSKIE WYROBY WŁÓKIENNICZE NA DALEKI WSCHÓD.

Dnia 28 ubm. odszedł na statku „Tczew" transport polskiego sukna wagi 8.908 kg do Rotterdamu, gdzie zostanie przeładowany na inny statek i wysłany do Mandżurji.

PRÓBA WYTRZYMAŁOŚCI WIADUKTU W PORCIE.

Dnia 4 maja br. rozpoczęto opuszczanie podpór przy wiadukcie Nr. 4 nad torami kolejowemi, wiodącemi na molo węglowe. Jednocześnie przystąpiono do prób wytrzymałości wiaduktu przy zastosowaniu precyzyjnych i nowoczesnych aparatów (Gri..., Michaelis, Rabut), badających wielkość strzałki ugięcia. Dla dokonania powyższych prób powołana została specjalna Komisja, złożona z pp. b. Rektora Politechniki Warszawskiej Prof. Pszenickiego, Prof. Bryły, Prof. Paszkowskiego oraz delegatów Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Ministerstwa Komunikacji i Urzędu Morskiego.

Dotychczasowe próby dały wyniki zupełnie zadawalniające, dalsze próby związane z obciążeniem odbędą się w najbliższych dniach.

NOWE WARUNKI PRACY DLA OFICERÓW I INNYCH PRACOWNIKÓW KIEROWNICZYCH NA MORSKICH STATKACH HANDLOWYCH.

W dniu dzisiejszym zostały ogłoszone przez Dyrektora Urzędu Morskiego nowe warunki pracy dla oficerów i innych pracowników kierowniczych na morskich statkach handlowych na podstawie zarządzenia Ministra Przemysłu i Handlu oraz Ministra Opieki Społecznej następującej treści:

O B W I E S Z C Z E N I E

Na zasadzie art. 1 i 4 pkt. 12 i art. 5 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej (Dz. U. R. P. Nr. 38, poz. 366) ogłaszam następujące zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 27 kwietnia 1933 roku, wydane w porozumieniu z Ministrem Opieki Społecznej w sprawie ochrony pracy żeglarskiej oficerów polskiej marynarki handlowej:

Na podstawie § 2 pkt. 22 rozprządzenia Rady Ministrów z dnia 1 grudnia 1921 r. w sprawie przekazania Ministrowi Przemysłu i Handlu wszystkich spraw, związanych z marynarką handlową (Dz. U R. P. Nr. 103, poz. 742) zarządza się co następuje:

§ 1. Niezależnie od postanowień ustawy z dnia 2 czerwca 1902 r. o służbie marynarza, umowy najmu pracy, zawierane z oficerami służby pokładowej i maszynowej, z duchownymi, lekarzami, pierwszymi radjotelegrafistami, obsługującymi radjostacje okrętowe I klasy, a na statkach pasażerskich także z intendentami (administracyjnemi zarządcami statków)

i płatnikami, które to osoby w dalszym ciągu niniejszego zarządzenia nazywane są pracownikami — nie mogą uchybiać następującym warunkom:

1. Wynagrodzenie jest płatne miesięcznie z dołu. Jeżeli termin płatności wynagrodzenia przypada w czasie trwania podróży, wówczas wypłata następuje po powrocie pracownika do Gdyni lub Gdańska. Jednakże na żądanie pracownika kapitan winien wypłacić mu zaliczkę do wysokości 50% wynagrodzenia.

2. Oprócz wynagrodzenia otrzymuje pracownik na statku całkowite pożywienie w mesie oficerskiej. Ewentualne zażalenia na ilość i jakość pożywienia winien kierować pracownik przez kapitana statku do armatora.

3. Okres służby próbnej nie może trwać dłużej niż 6 miesięcy. W czasie służby próbnej obowiązuje armatora i pracownika 48 godzinny termin wypowiedzenia.

4. Jeśli po okresie służby próbnej następuje zawarcie umowy najmu pracy na czas nieokreślony, wówczas najkrótszy termin wypowiedzenia wynosi dla obu stron 14 dni. Po dwuletniej nieprzerwanej służbie u tego samego armatora termin wypowiedzenia wynosi 28 dni. W wypadkach przywiązania (unieruchomienia) statku termin wypowiedzenia wynosi zawsze 14 dni, z wyjątkiem wypadków służby próbnej, gdzie termin ten wynosi 48 godzin.

Wypowiedzenie stosunku służbowego nastąpić może tylko w Gdyni lub Gdańsku. W okresie wypowiedzenia, określonym w niniejszym punkcie, należy pracownikowi dać w porcie zaciągu czas wolny dla poszukiwania pracy. Czas ten nie może być mniejszy niż trzy dni.

5. Po jednym roku służby u tego samego armatora przysługuje pracownikowi czternastodniowy, możliwie niepodzielny, urlop wypoczynkowy. Po dwóch latach służby u tego samego armatora przysługuje pracownikowi 21 dniowy urlop wypoczynkowy.

Przerwy w służbie, niespowodowane zwolnieniem na zasadzie § 70 pkt. 1—5 ustawy z dnia 2 czerwca 1902 r. o służbie marynarza, nie powodują utraty nabytych praw urlopowych pracownika.

6. Urlop powinien być udzielony w zasadzie w porcie ojczystym. Za zgodą pracownika lub na jego prośbę urlop może być udzielony także w porcie zagranicznym.

7 Poza umownem wynagrodzeniem wypłaca się pracownikowi za czas urlopu strawne. Strawne należy się także za okres wypowiedzenia.

8. W razie powołania pracownika na ćwiczenia wojskowe otrzymuje on za cały czas ćwiczeń wynagrodzenie od armatora, jednakże bez strawnego i za potrąceniem kwot pobranego w tymże okresie żołdu względnie uposażenia skarbowego.

Okresy wyczekiwania, związane z odejściem ze statku na ćwiczenia wojskowe lub powrotem z ćwiczeń, wlicza się do urlopu wypoczynkowego, określonego w pkt. 5. Pracownik może być w okresie wyczekiwania użyty przez armatora do innej odpowiedniej pracy, przyczem wówczas za czas tej pracy zastępczej należy się pracownikowi także strawne.

9. Armator i pracownik opłacają w czasie trwania stosunku służbowego przypadające na nich części składek do instytucyj ubezpieczeń społecznych wedle obowiązujących ustaw.

10. Armator ubezpieczy mienie ruchome pracownika, znajdujące się na statku, na wypadek zniszczenia lub uszkodzenia, spowodowanego zatonięciem statku lub awarją — do wysokości 3000 zł. na każdą osobę.

11. Armator może przenosić pracownika na każdy inny statek własny lub przez siebie eksploatowany, bez zmiany warunków wynagrodzenia.

§ 2. Do listu angażującego winien być dołączony odpis niniejszego zarządzenia.

§ 3. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 maja 1933 r.

Z REJESTRU MARYNARKI HANDLOWEJ.

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich pod Nr. 80, dnia 28 marca 1933 wpisano kuter motorowy rybacki pod nazwą „Gdy 26—Orkan" o międzynarodowym sygnale odróżniającym P. B. R. M. Wymiary kutra są następujące: długość — 14,07 m, szerokość — 4,86 m, głębokość — 1,65 m, największa długość przedziału maszynowego — 4,36 m. Pojemność brutto statku — 21.77 ton rejestrowych, pojemność netto statku — 9,45 ton rejestrowych. Kuter został zbudowany w r. 1932 przez Fr. Ledtke w Gdyni. Właścicielem kutra jest rybak Jan Nadolski z Gdyni, obywatel polski. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione. (Sąd Grodzki w Gdyni).

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 16. V. — z Gdańska 20. V.
s/s Poseidon — z Gdyni 23. V. — z Gdańska 27. V.
s/s Śląsk — z Gdyni 30. V. — z Gdańska 3. VI.
s/s Poseidon — z Gdyni 6. VI. — z Gdańska 10. VI.

Do Tallinna — Rygi (Tallinn — Riga)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 22. V.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s I. C. Jacobsen — z Gdyni 17. V.
s/s Algarve — z Gdyni 18. V.
s/s I. C Jacobsen — z Gdyni 24. V.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Najade — z Gdyni 15. V.
s/s Uranus — z Gdyni 22. V.
s/s Najade — z Gdyni 29. V.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni ca 20. V.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Śląsk — z Gdyni 16. V. — z Gdańska 19. V.
s/s Tczew — z Gdyni 23. V. — z Gdańska 26. V.
s/s Cieszyn — z Gdyni 30. V. — z Gdańska 2. VI.

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Leda — z Gdyni 15. V. — z Gdańska 17. V.
s/s Juno — z Gdyni 18. V. — z Gdańska 20. V.
s/s Ibis — z Gdyni 22. V. — z Gdańska 24. V.
s/s Mercur — z Gdyni 25. V. — z Gdańska 27. V.
s/s Hector — z Gdyni 29. V. — z Gdańska 31. V.
s/s Condor — z Gdyni 1. VI. — z Gdańska 3. VI.

Do Amsterdamu — (Amsterdam)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Theseus — z Gdyni 15. V.
s/s Hebe — z Gdyni 22. V.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Śląsk — z Gdyni 16. V. — z Gdańska 19. V.
s/s Cieszyn — z Gdyni 30. V. — z Gdańska 2. VI.

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Condor — z Gdyni 11. V. — z Gdańska 13. V.
s/s Ibis — z Gdyni 22. V. — z Gdańska 24. V.
s/s Condor z Gdyni 1. VI. — z Gdańska 3. VI.

Do Antwerpji — Gandawy — Brukseli — Ostendy
Antwerp — Ghent — Bruxelles — Ostend

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Bravore — z Gdyni 15. V.
s/s Brum — z Gdyni 22. V.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Alexandra — z Gdyni 16. V. — z Gdańska 20. V.
s/s Rudolf — z Gdyni 23. V. — z Gdańska 27. V.
s/s Hinrich — z Gdyni 30. V. — z Gdańska 3. VI.

Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Uranus — z Gdańska 13. V.
s/s Najade — z Gdańska 20. V.
s/s Uranus — z Gdańska 27. V.
s/s Hinrich — z Gdańska 3. VI.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Warszawa lub substyt. — z Gdańska 25. V. — z Gdyni 25. V.
s/s Warszawa lub substyt. — z Gdańska 7. VI. — z Gdyni 8. VI.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka

s/s Baltonia lub substyt. — z Gdańska 16. V. — z Gdyni 18. V.
s/s Baltonia lub substyt. — z Gdańska 30. V. — z Gdyni 1. VI.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 17. V. — z Gdyni 18. V.
s/s Lublin — z Gdańska 24. V. — z Gdyni 25. V.
s/s Lwów — z Gdańska 31. V. — z Gdyni 1. VI.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjold — z Gdyni 22. V.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdańska 26. V. — z Gdyni 27. V.
s/s Ursa — z Gdańska 16 VI. — z Gdyni 17. VI.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdańska 18. V. — z Gdyni 19. V.
s/s Akershus — z Gdańska 1. VI. — z Gdyni 2. VI.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transport Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 26. V.

Do Karlskrony (Carlskrona) — Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 26. V.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Dagmar — z Gdyni 11. V.
s/s Neptun — z Gdyni 20. V.
s/s Bodil — z Gdyni 29. V.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Algarve — z Gdyni 18. V.
s/s Tomsk — z Gdyni 1. VI.

Do Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbony — Sevilli — Gibraltaru — Casablanca oraz innych hiszpańskich i marokańskich portów. (Pasajes — Bilbao — Oporto — Lisbon — Seville — Gibraltar — Casablanca — Spanish and Marocco Ports).

Bergenske Baltic Transport Ltd.

s/s August Schultze — z Gdańska 26. V. — z Gdyni 26. V.
s/s Melilla — z Gdańska 10—15. VI. — z Gdyni 10—15. VI.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria, Piraeus, Istanbul, Beyrouth, Jaffa, Haifa, Izmir)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Erland — z Gdyni 18. V. — z Gdańska 17. V.
m/s Vikingland — z Gdyni 10. VI. — z Gdańska 12. VI.

Wyspy Kanaryjskie — Oran — Algier — Tunis
Canary Islands — Oran — Alger — Tunis

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Dagmar — z Gdyni 11. V.
s/s Neptun — z Gdyni 20. V.
s/s Bodil — z Gdyni 29. V.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanpenn — z Gdyni 30. V.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax

Linja Gdynia — Ameryka (PAM)

s/s Kościuszko — z Gdyni 12. V.
s/s Polonia — z Gdyni 3. VI.

Do New Orleans — Galveston — Houston — Savannah

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Vasaholm — z Gdyni 18. V.
m/s Blankaholm — z Gdyni 29. V.
m/s Toledo — z Gdyni 17. VI.

Boca Grande — Lacke Charles — Houston — Galveston — Beaumont — New Orleans

Bergenske Baltic Transport Ltd.

s/s Nishamana — z Gdyni 16. V.
s/s Edgehil — z Gdyni 26. V.

Do Hawany — Vera Cruz — New Orleans — Galveston — Houston

Bergenske Baltic Transport Ltd.

s/s/s Vasaholm — z Gdyni 18. V.

Do Las Palmas — Rosario — Santa Fé — Bahia Blanca

Bergenske Baltic Transport Ltd.

s/s Bore — z Gdańska — w końcu maja (Ed of Mey)

Do Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Equator — z Gdańska — w opłowie maja (Middle of May)

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanpenn 6. V.	s/s Scanpenn 20. V.
s/s Scanstates 10. V.	s/s Scanstates 24. V.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)

Odjazdy z Nowego Yorku Sailings from New York	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Polonia 18. V.	s/s Polonia 30. V.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Hamburga s/s Alexandra 13. V. — przyjazd do Gdyni 16. V.
z Hamburga s/s Rudolf 20. V. — przyjazd do Gdyni 23. V.
z Hamburga s/s Hinrich 27. V. — przyjazd do Gdyni 30. V.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A. — P. A. M.

z Rotterdamu s/s Cieszyn — 13. V.
z Rotterdamu s/s Tczew — 20. V.
z Rotterdamu s/s Śląsk — 27. V.
z Rotterdamu s/s Tczew — 3. VI.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Rotterdamu s/s Juno 13. V. — przyjazd do Gdyni 18. V.
z Rotterdamu s/s Ibis 16. V. — przyjazd do Gdyni 22. V.
z Rotterdamu s/s Mercur 20. V. — przyjazd do Gdyni 25. V.
z Rotterdamu s/s Hector 23. V. — przyjazd do Gdyni 29. V.
z Rotterdamu s/s Condor 27. V. — z Gdyni 1. VI.

Brema (Bremen) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Bremy s/s Najade 11. V. — przyjazd do Gdyni 15. V.
z Bremy s/s Uranus 18. V. — przyjazd do Gdyni 22. V.
z Bremy s/s Najade 25. V. — przyjazd do Gdyni 29. V.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A. — P. A. M.

z Antwerpji s/s Śląsk 24. V.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Antwerpji s/s Ibis 13. V. — przyjazd do Gdyni 22. V.
z Antwerpji s/s Condor 25. V. — przyjazd do Gdyni 1. VI.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

z Londynu s/s Warszawa 18. V. — przyjazd do Gdańska 21. V.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka

Oczekiwane w Gdańsku Expected at Danzig	Oczekiwane w Gdyni Expected at Gdynia
s/s Baltonia 15. V.	s/s Baltonia 16. V.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Hull s/s Lwów 11. V. — przyjazd do Gdańska 14. V.
z Hull s/s Lublin 18. V. — przyjazd do Gdańska 21. V.
z Hull s/s Lwów 25. V. — przyjazd do Gdańska 28. V.

Zachodnia Norwegja (West Norway) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Trondheim	Bergen	Haugesund	Gdynia
s/s Ursa	23. V.	25. V.	26. V.	29. V.
s/s Jaederen	6. VI.	8. VI.	9. VI.	12. VI.

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia
Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

z — from Bordeaux—La Pallice	z — from Havre — Dunkirk
s/s Seine — około (about) 17—18. V.	s/s Seine — około (about) 22—24. V.

Portugalja (Portugal) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

from Lisbon about	from Oporto about	at Gdynia about
s/s Tomsk 24. V.	25. V.	3. VI.

Sycylja — Gdynia — Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Genua	Livorno	Catania	Messina	Palermo	Gdynia
s/s Iberia	8. V.	—	10. V.	11. V.	12. V.	29-30. V.
s/s Candia	—	18 V.	20. V.	22. V.	23. V.	10-12. VI.
s/s Lunaria	18. V.	—	—	—	—	—

Hiszpanja — Gdynia — Gdańsk
Spain — Gdynia — Danzig

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Tarragona	Gandia	Valencia	Alicante	Cartagena	Malaga
s/s Masilja	10. V.	11. V.	12. V.	12. V.	15. V.	16. V.
s/s Lunaria	22. V.	23. V.	24. V.	25. V.	26. V.	27. V.
s/s Albania	31. V.	1. VI.	2. VI.	3. VI.	5. VI.	6. VI.

Porty lewantyńskie (Levant) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Deryndje	Bourgas	Istanbul	Izmir	Piraeus	Aleksandrja	Gdynia
m/s Gotland	10. V.	11. V.	12. V.	15. V.	—	27. V.	16. VI.
m/s Nordland	25. V.	—	26. V.	—	29. V.	11. VI.	30. VI.
m/s Erland	14. VI.	16. VI.	17. VI.	20. VI.	22. VI.	—	10. VII.
m/s Blaland	26. VI.	—	27. VI.	—	—	1. VII.	25. VII.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	New Orleans	Galveston Houston	Savannah	Gdynia
m/s Teledo	6. V.	13. V.	20. V.	17. VI.
m/s Tampa	20. V.	31. V.	—	26. VI.
m/s Stureholm	6. VI.	15. VI.	21. VI.	19. VII.
m/s Topeka	21 VI.	30. VI.	—	31. VII.
m/s Trolleholm	6. VII.	15. VII.	—	16. VIII.



DALSZA ROZBUDOWA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Stały rozwój naszego handlu morskiego sprawia, iż konieczną staje się dalsza rozbudowa naszej floty handlowej, która pójdzie w najbliższym czasie w kierunku zmodernizowania naszego tonażu i przystosowania go do wymogów ruchu towarowego i pasażerskiego na poszczególnych linjach.

Linja Gdynia—Ameryka rozpatruje obecnie projekt powiększenia swej floty o 2 nowe statki, każdy o pojemności około 20.000 t. r. b., które posiadałyby szybkość 20 węzłów i pokrywałyby drogę między Gdynią i Nowym Yorkiem w ciągu 8 dni. Statki te posiadać będą prawdopodobnie dwie klasy — kabinową i trzecią klasę i mieć będą pomieszczenia na około 800 pasażerów. Duża szybkość tych statków pozwoliłaby pasażerom jadącym z Ameryki do Europy Centralnej i Wschodniej, przebywać podróż w tym samym czasie, jaki zabiera przejazd z Ameryki do jednego z portów Europy Zachodniej i następnie koleją do miejsca przeznaczenia.

Oprócz linji transatlantyckiej również przedsiębiorstwa „Żegluga Polska" S. A. i Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe S. A. projektują

powiększenie swych flot. W „Żegludze Polskiej" rozpatruje się możliwość budowy 2 nowych statków, typu ostatnio zbudowanych w stoczniach duńskich, które posłużyłyby do zasilenia obsługi linji regularnych do portów bałtyckich i zachodnio-europejskich. Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe bada możliwości powiększenia swej floty o 1 nowy statek, typu s/s „Lwów", który posłużyłby do zasilenia linji do Londynu.

Projektowane nowe statki powyższych przedsiębiorstw, mając odpowiedniejszy tonaż i będąc lepiej przystosowane do wymogów ruchu towarowego na poszczególnych linjach, przyczynią się niewątpliwie do znacznego usprawnienia naszych połączeń regularnych jak również pozwolą wycofać jednostki stare i kosztowne w eksploatacji.

REORGANIZACJA NIEMIEKIEJ ŻEGLUGI MORSKIEJ.

Z początkiem bieżącego miesiąca zostały podane do wiadomości publicznej wyniki badań w kierunku zupełnej reorganizacji niemieckiej żeglugi morskej. Zasadniczo wysunięto dwa różne projekty, jeden opracowany przez sfery żeglugowe-portowe Hamburga, drugi przez sfery żeglugowo-portowe Bremy.

Obydwa projekty wysuwają na pierwszy plan konieczność zupełnego rozwiązania dotychczasowej linji między — Hamburg-Amerika-Linie — i Norddeutscher Lloyd. Zdaniem zainteresowanych sfer należy przedewszystkiem po zerwaniu wymienionej unji, powołać z powrotem do życia mniejsze towarzystwa okrętowe, które w dobie obecnej, mogą skutecznie przezwyciężać trudności wynikające z kryzysu w żegludze morskiej. Memorjał hamburski, opracowany przez starszego burmistrza miasta Hamburga, C. V. Krogmann'a, wysuwa przedewszystkiem postulat, aby obsługę poszczególnych linji morskich powierzono kilku towarzystwom okrętowym i to w następujący sposób:

Linję do Wschodniego Wybrzeża Ameryki Południowej obsługiwałoby towarzystwo „Hamburg Süd"; linję do Zachodniego Wybrzeża Ameryki Południowej, Ameryki Środkowej, Indyj Zachodnich, Meksyku oraz Zachodniego Wybrzeża Ameryki Północnej, Towarzystwo „Hamburg-Amerika-Linie". Linje do portów Wschodniego Wybrzeża Ameryki Północnej byłoby w dalszym ciągu eksploatowane przez złączone towarzystwo „Hapag-Lloyd". Na linji do Azji Wschodniej jeździłyby statki towarzystwa „Norddeutscher Lloyd", do Indji towarzystwa „Bremen-Hansa", do Australji towarz. „Deutsch-Austral". — Linje afrykańskie obsługiwałyby wspólnie jak dotychczas, towarzystwa „Deutsch Ost Afrika" i „Woermann", podczas gdy Towarzystwo „Oldenburg-Portugiesische" obsługiwałoby linje do Hiszpanji, Portugalji i Marokka. Do portów zachodnich Morza Śródziemnego jeździłyby statki Towarzystwa „Sleman", do portów wschodnich zaś tow. „Deutsche Lewante-Linie".

Projekt hamburski spotkał się z bardzo licznemi zarzutami ze strony sfer żeglugowo-portowych Bremy. Przedewszystkiem zarzuca mu się, że przez oddanie jednemu towarzystwu wyłączności na obsługę danej linji, odbierze się handlowi niemieckiemu możność wyboru między kilkoma niemieckiemi Towarzystwami okrętowemi. Ponadto podobna wyłączność ułatwi zagranicznym towarzystwom okrętowym konkurencję z towarzystwami niemieckiemi.

Memorjał opracowany przez sfery zainteresowane Bremy, domaga się przedewszystkiem rozwiązania unji „Hapag-Lloyd", i stworzenie na jej miejsce samodzielnych towarzystw, z których część osiedliłaby się w Bremie, część zaś w Hamburgu. Towarzystwa te obsługiwałyby następujące linje: Do Ameryki Północnej i Indji Zachodnich, Wschodniego Wybrzeża Ameryki Południowej, Zachodniego Wybrzeża Ameryki Południowej, na Daleki Wschód, do Australji i sąsiednich wysp, Indyj Holenderskich i Brytyjskich, Afryki na Bliski Wschód oraz europejskie linje przybrzeżne. Memorjał bremeński domaga się również, aby zarządy towarzystw były zatwierdzone przez państwo.

Już w najbliższych dniach rząd Rzeszy ma zająć stanowisko w sprawach poruszonych w dwóch wyżej wymienionych memorjałach.

PORTY RUMUŃSKIE POŁĄCZONE Z MORZEM ŚRÓDZIEMNEM.

Rumuńska linja okrętowa „Serviciul Maritim Roman" uruchamia z dniem 15-ym czerwca br. regularną komunikację pomiędzy portami rumuńskiemi a portami morza Śródziemnego. Narazie mają być uruchomione dwa statki, przewidywane jest jednak uruchomienie również i trzeciego statku. Punktem wyjściowym i końcowym będą porty Braila i Galac. Całkowita trasa trwać będzie 45 dni, a od Konstancy z powrotem do tego portu — 30 dni.

Linja ta będzie służyć dla przewozu towarów, jednakże z możliwością przewozu — w razie potrzeby — i pasażerów. Okręty będą zwiedzały następujące porty: Braila, Galac, Sulina, Konstancja, Warna, Stambuł, Pireus, Malta, Neapol, Messyna, Marsylja, Barcelona, Algier i Katanja.

WIADOMOŚCI ZE SZCZECINA.

SYTUACJA FINANSOWA PORTU. Rok operacyjny „Stett. Hafengesellschaft" m. b. H. kończy z się dn. 31 marca. W roku 1932 na 1933 towarzystwo portowe zamknęło bilans niedoborem w preliminowanej wysokości 370.000 mkn. (w r. 1931/32 — 450.000 mkn.), jakkolwiek wspólnicy, miasto Szczecin i rząd pruski, dawali do zrozumienia, że niedobór może być ewent. przekroczony. Ewentualności tej uniknięto dzięki zastosowaniu daleko idącej oszczędności. Nad ustaleniem preliminarza budżetowego na r. 1933/34 znajdujące się w toku prace nie zostały jeszcze zakończone. Ażeby zwiększyć dochody Zarząd Portu zamierza w roku bież. przystąpić do bardziej intensywnego wykorzystania terenów portowych. Obszar całego portu wynosi ok. 330 ha. Pomiędzy poszczególnymi częściami portu oraz różnego rodzaju kanałami i przekopami znajdują się nieużytki, które w poprzednm roku zaczęto oddawać pod uprawę wikliny oraz dla celów kolonizacyjnych. Tworzy się działki o wilekości do 5 ha, które oddaje się w dzierżawę po bardzo niskiej cenie.

KOMUNIKACJA REGULARNA Z STANAMI ZJEDNOCZONEMI. Dzięki okoliczności, że statki „American Scantic Line" zachodzić będą również do portu szczec., Szczecin uzyskał bezpośrednie połączenie z Nowym Yorkiem i Fladelfją. Pierwszy statek „Scanstates" został wyekspedjowany w dniu 23 kwietnia r. b. O połączenie z Ameryką Szczecin zabiegał już w r. 1929, jednakże pertraktacje z „Scantic Line" w tej sprawie rozbiły się z powodu niemożności przyznania tejże linji ulg w opłatach portowych. Oficjalny komunikat „Stett. Hafengesellschaft", opublikowany na łamach prasy w związku z otwarciem komunikacji, zaprzecza kategorycznie, jakoby w chwili obecnej zostały przyznane „Scantic Line" jakiekolwiek ulgi, któreby postawiły w gorszem położeniu lokalne tow. okrętowe. Sfery gospodarcze Szczecina są przekonane, że nowe połączenie przyczyni się do podniesienia zdolności konkurencyjnej w stosunku do innych portów niem. oraz zagranicznych i liczą na ściągnięcie do Szczecina przynajmniej części ładunków, które dotychczas ekspedjowano do Ameryki przez porty sąsiednie. Prasa dawała

do zrozumienia, że odpowiednia polityka taryfowa, którąby potrafiła bliżej związać Szczecin z jego zapleczem, mogłaby sparalizować częściowo konkurencję Gdyni.

ROZBUDOWA DROGI WODNEJ SWINEMUNDE — SZCZECIN. W budżecie ministerstwa komunikacji Rzeszy figuruje w r. 1933 suma 700,000 mkn. na cele rozbudowy drogi wodnej Swinemünde — Szczecin. Powyższa kwota została już zaaprobowana przez Reichswasserstrassenbeirat.

OBAWY PRZED KONKURENCJĄ GDYNI. W związku z rozporządzeniem Ministerstwa o ustaleniu strefy wolnocłowej w porcie gdyńskim, prasa szczecińska bardzo szeroko zajmuje się tem zagadnieniem. Z opublikowanych głosów można wnioskować, że Szczecin boi się utraty ruchu tranzytowego do i z Czechosłowacji na rzecz Gdyni, oraz że miejscowe sfery gospodarcze żywią żal do Czechosłowacji, iż nie wykorzystała przysługującego jej prawa do stworzenia w Szczecinie strefy wolnocłowej.

POSIEDZENIE MIĘDZYNARODOWEJ KOMISJI MORSKIEJ.

Stałe Biuro przy Międzynarodowej Komisji Morskiej wyznaczyło następne posiedzenie na 22 do 25 sierpnia br. w Oslo z następującym porządkiem obrad:

1. Sprawa konwencji brukselskiej odnośnie ograniczeń odpowiedzialności właścicieli statków, hipotek morskich, konsumentów oraz przywilejów statków państwowych.
2. Sądownictwo i odpowiedzialność karna w wypadkach zderzeń statków na morzu.
3. Odpowiedzialność cywilna w wypadkach zderzeń statków.
4. Sprawa aresztowań statków.

SPRAWA OBNIŻKI OPŁAT PORTOWYCH W ROTTERDAMIE.

Nowa taryfa opłat portowych przewidująca dość poważne obniżki, wejdzie prawdopodnie w życie z dniem 1 lipca br. Komisja finansowa przy Administracji Portu Rotterdamskiego oblicza, że w związku z obniżką opłat, wpływy portu zmniejszą się o 80.000, —florenów hol. miesięcznie.

Sfery żeglugowo-portowe, spodziewają się, że przez wymienioną obniżkę, zwiększy się ruch statków w porcie rotterdamskim do tego stopnia, że wpływy portu nie doznają poważniejszego uszczerbku.

RUCH STATKÓW W PORTACH WŁOSKICH.

W miesiącu marcu br. zawinęło do portów włoskich 17.039 statków o pojemności 7.302.694 ton netto. Statki te przywiozły 1.977. 660 ton towarów. W tym samym czasie opuściło porty włoskie 17.090 statków o pojemności 7.385.734 ton, wywożąc 734.809 ton towarów. Przejechało przez porty włoskie 424.849 pasażerów.

W marcu ubiegłego roku zawinęły 14.834 statki o pojemności 6.704.810 ton netto, przywożąc 1,888.750 ton towarów. Wyjechało zaś 14.657 statków o pojemności 6.541.785 ton netto wywożąc 569.584 ton towarów.

STAWKI FRACHTOWE W DANJI.

Duński wskaźnik liczbowy frachtów, podany przez Duński Departament Statystyczny, wynosi za miesiąc marzec b. r. 103.9, podczas gdy w lutym b. r. wynosił 105.0 — (biorąc za podstawę styczeń—marzec 1925 = 100). —

Poniżej podaje się zestawienie które ilustruje wahania stawek frachtowych od marca 1932 r. do marca 1933 r.

Marzec	1932	90.8	Październik	1932	90.9
Kwiecień	1932	87.8	Listopad	1932	92.5
Maj	1932	87.5	Grudzień	1932	92.9
Czerwiec	1932	86.3	Styczeń	1933	94.7
Lipiec	1932	86.5	Luty	1933	105.0
Sierpień	1932	87.4	Marzec	1933	103.9
Wrzesień	1932	90.0			

KOMUNIKATY I INFORMACJE

ULGI DLA MEBLI GIĘTYCH PRZY WYWOZIE DO KRAJÓW ZAMORSKICH.

Na podstawie punktu 2 Obwieszczenia Min. Skarbu z dnia 16. II. 1932 (Monitor Polski Nr. 40, poz. 44), uznany został za kompensacyjny od dnia 1-go maja 1933 r. wywóz mebli giętych do krajów zamorskich pozaeuropejskich przez porty polskiego obszaru celnego. Stosunek procentowy ulgi przywozowej do wartości wywiezionego towaru ustalony został na 30 proc. Wysokość premji eksportowej stanowi zatem 10,5 proc. wartości wywymienionego towaru.

Do wystawiania zaświadczeń kompensacyjnych na powyższy towar upoważnione zostały Izby Przemysłowo-Handlowe, które udzielają wszelkich informacyj w tej sprawie.

W projekcie jest również wciągnięcie na listę towarów, korzystających z t. zw. obrotu kompensacyjnego niektórych gatunków mebli stolarskich.

WYSTAWA „NOWOCZESNE BIURO KSIĘGOWOŚCI".

Znaczny postęp w dziedzinie księgowości dokonał w ostatnich kilku latach wielkiego przewrotu w dotychczas stosowanych metodach, a dużą różnorodność tychże wytwarza coraz znaczniejsze luki w wiedzy fachowej licznych rzesz księgowych i ich pomocników.

Wartość nowoczesnych metod buchalterji polega na tem, że pozwalają one uczynić z księgowości szczególnie cenne narzędzie zarządzenia i kierowania przedsiębiorstwem. Świadczy o tem między innemi szerokie zastosowanie ich zagranicą, gdzie już od szeregu lat dawne metody klasyczne zaczynają pomału przechodzić do historji

Niedostateczne zrozumienie, a czasem i całkowite niezrozumienie z jakiem spotykają się organizatorzy księgowości i propagatorzy tego ruchu u nas należy poniekąd tłumaczyć konserwatyzmem, a przedewszystkiem nieświadomością dużej wartości nowoczesnych systemów; nie dziwimy się temu, gdyż nie było u nas dotychczas instytucji, któraby stale planowo i praktycznie doskonaliła wiedzę zawodową księgowego.

Z tem większem uznaniem spotykamy inicjatywę Związku Księgowych w Polsce, który uświetniając 25-lecie istnienia swego dodaje jeszcze jedno

ogniwo do swojej wieloletniej działalności na polu oświaty zawodowej, powołując do życia Pokaz-Wystawę p/n. „Nowoczesne Biuro Księgowości".

Intencją organizatorów jest urządzić Pokaz taki rok rocznie poprzedzając go kursami księgowości przebitkowej.

Pierwszy tego rodzaju Pokaz-Wystawa odbędzie się w czasie od 7 maja do 21 maja włącznie 1933 r. w lokalu Związku Księgowych w Polsce Złota 6. Jak nas informują, Wystawa posiadać będzie charakter wybitnie dydaktyczny, to też program jej obejmuje tylko działy ściśle związane z zawodem księgowego. Zwiedzający będą mieli możność zapoznania się z dorobkiem polskim w tej ważnej dziedzinie, jak również wyrobienia sobie poglądu na całokształt najnowszych metod i systemów księgowości.

Kierownicy biur, księgowi, ich pomocnicy i wszyscy ci których interesuje to zagadnienie, znajdą na Wystawe praktyczne zastosowanie najnowszych wynalazków i zdobyczy techniki w dziedzinie księgowości i rachunkowości.

WIADOMOŚCI GOSPODARCZE Z OKRĘGU IZBY

NOWY CZŁONEK ZARZĄDU GÓWNEGO ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

Na podstawie uchwały Zarządu Stowarzyszenia Kupców Zbożowych i Nasiennych w Toruniu wszedł, jako delegat tegoż zrzeszenia do Zarządu Głównego Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu p. *Konsul Bronisław Hozakowski,* wybrany niedawno prezesem tegoż Stowarzyszenia.

SESJA WIELKIEJ RADY ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

Przy nader licznym niemal stuprocentowym udziale delegatów Zarządów Kupieckich wszystkich miast pomorskich, obradowała w niedzielę, dnia 30 kwietnia r. b. w Grudziądzu Rada Związkowa, przyjmując w 6 godzinnych obradach do wiadomości sprawozdania Centrali i akceptując linję wytyczną naczelnych władz Związkowych.

Uchwalono szereg rezolucyj pod adresem Zarządu Głównego w formie opinji do najpilniejszych zagadnień gospodarczych, obchodzących kupiectwo ziemi pomorskej. Obradom przewodniczył Prezes Związku p. Tadeusz Marchlewski, który w referacie swoim podkreślił m. i. konieczność wielkiego solidarnego wysiłku całego kupiectwa, ażeby w ścisłej współpracy z władzami opanować obecne trudności i jaknajwcześniej doprowadzić do normalizacji sytuacji gospodarczej przedewszystkiem na Pomorzu, gdzie umocnienie odporności warsztatów handlowych leży w żywotnym interesie całego Państwa i podyktowane jest względami racji stanu z uwagi na położenie zewnętrzno-polityczne.

W konkluzji tego ustępu przemówienia Prezesa Związku — Rada uchwaliła jednogłośnie i wśród ogromnego aplauzu apel, podpisany przez organizacje kupieckie wszystkich miast pomorskich do Kupiectwa Państw zaprzyjaźnionych z Polską, ażeby przez zacieśnienie stosunków handlowych z Polską *via Gdynia*, zapoznała się z prastarą piastowską ziemią pomorską i przeciwstawiało się wszelkiej wrogiej propagandzie na temat tej najżywotniejszej arterji handlowej Polski — bowiem skończyć — by się to musiało konfliktem zbrojnym, przekreślającym trwające od lat międzynarodowe usiłowania pacyfikacji i normalizacji stosunków gospodarczych świata.

Przebieg nader poważny obrad niedzielnych odzwierciadlił duży poziom organizacyjny i szerokie aspiracje państwowe pomorskiego kupiectwa.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

TELEGRAMY — LISTY W OBROCIE ZE SZWAJCARJĄ.

Niniejszem komunikujemy, że Szwajcarja rozszerzyła ostatnio na inne państwa, między innemi i Polskę, stosowany dotychczas tylko w obrotach z kilkoma krajami, system t. zw. telegramów-listów.

Koszt takiego telegramu-listu wynosi, w obrocie z Polską, Fr. szw. 3,25 za 25 słów. Oznaczony musi być znakiem ELT.

Różnica między zwykłym telegramem a telegramem-listem (télégramme-lettre) polega na tem, iż, podczas, gdy zwykły telegram doręczany jest natychmiast przez specjalnego posłańca — telegram-list przychodzi z każdorazową pocztą. Ponieważ w Bernie poczta roznoszona jest minimum trzy razy dziennie, telegramy-listy mogą być doręczane tyleż razy.

Podkreślamy duże znaczenie oszczędnościowe systemu telegramów-listów, przy stosowaniu ich zamiast telegramów zwykłych, nieterminowych, przyczem ze względu na częstą dystrybucję poczty, mogą być one również stosowane przy wysyłkach mniej pilnych depesz szyfrowych.

KOMUNIKACJA TELEFONICZNA Z INDJAMI BRYTYJSKIEMI.

Dyrekcja Poczt i Telegrafów komunikuje, że z dniem 8 maja b. r. wprowadza się ruch telefoniczny między Polską i Indjami brytyjskiemi via Londyn — radjo Bombay.

W Polsce dopuszcza się do ruchu narazie: Warszawę, Bielsko, Bydgoszcz, *Gdynię*, Katowice, Kraków, Lublin, Łódź, Poznań i Wilno — w Indjach brytyjskich: Bombay i Poona.

Opłata za trzyminutową rozmowę zwykłą między Polską i Indjami brytyjskiemi wynosi 187 fr. 50 c. i za każdą dalszą minutę lub część tejże 1/3 powyższej stawki.

Opłata za zawiadomienie (report charge) wynosi 27 fr. 50 c.

Ruch telefoniczny z Indjami brytyjskiemi odbywa się w godzinach od 7 do 11 (z wyjątkiem niedziel) według czasu środkowo-europejskiego.

SPRAWY PODATKOWE

PODATKI PŁATNE W MAJU.

Ministerstwo Skarbu przypomina płatnikom podatków bezpośrednich, że w miesiącu maju 1933 r. płatne są następujące podatki:

1) do dnia 15 maja państwowy podatek przemysłowy od obrotu za rok 1932 (różnica pomiędzy kwotą wymierzonego podatku za rok 1932, a kwotą przypisanych zaliczek za tenże rok) przez wszystkich płatników tego podatku, dla których wymiary uskuteczniają komisje szacunkowe;

2) do dnia 15 maja — zaliczka miesięczna na podatek przemysłowy od obrotu za rok 1933, w wysokości podatku przypadającego od obrotu, osiągniętego w miesiącu kwietniu b. r. przez przedsiębiorstwa handlowe I i II kategorji i przemysłowe I — V kategorji, prowadzące prawidłowe księgi handlowe oraz przez przedsiębiorstwa sprawozdawcze;

3) do dnia 31 maja — państwowy podatek od nieruchomości miejskich i niektórych wiejskich za I kwartał b. r., dodatek kryzysowy do tego podatku oraz podatki od lokali, tudzież od placów budowlanych za II kwartał r. b.;

4) podatek dochodowy od uposażeń służbowych, emerytur i wynagrodzeń za najemną pracę wraz z dodatkiem kryzysowym w terminie do dni 7 po dokonaniu potrąceń podatku;

5) do dnia 15 maja — zaliczka miesięczna na poczet nadzwyczajnego podatku od dochodu, osiągniętego przez notarjuszy (rejentów) pisarzy hipotecznych i komorników w miesiącu kwietniu r. b.;

6) do dnia 5 maja — podatek od energji elektrycznej, pobrany przez sprzedawcę eneregji elektrycznej w czasie od 16 do 30 kwietnia r. b. i do 20 maja tenże podatek pobrany przez sprzedawcę energji elektrycznej w ciągu pierwszych 15 dni maja r. b.

Ponadto płatne są w maju r. b. zaległości odroczone lub rozłożone na raty, z terminem płatności w maju r. b., tudzież podatki, na które płatnicy otrzymali nakazy płatnicze również z terminem płatności w tymże miesiącu.

REJESTR HANDLOWY

REJESTR HANDLOWY — GDYNIA.

x) W tutejszym rejestrze handlowym, Oddział B. pod Nr. 28 przy firmie „Nauta“ Spółka do wykonywania robót morskich i podnoszenia statków, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Gdyni dopisano: „Likwidatorem zamianowano kupca, Stanisława Wirpszę w Gdyni.

Gdynia, dnia 4 stycznia 1930 r.

Sąd Grodzki.

x) W tutejszym rejestrze handlowym Oddział A. pod Nr. 163 dnia 28 marca 1933 wpisano firmę: Dom Spedycyjno-Transportowy Lorber i Bieberstein w Gdyni. Wspólnikami firmy są: kupiec Leon Lorber i kupiec Zalmen Bieberstein, obaj z Katowic. Jawna spółka handlowa. Spółka rozpoczęła swe czynności 13 lutego 1933 r.

Sąd Grodzki w Gdyni.

REJESTR HANDLOWY — TORUŃ.

x) 1) Wdowa Augusta Pickel, ur. Mattern, w Kolberg, Ziegelschanze 10, 2) Herman Müller, inżynier w Schneidemuhl, zastąpieni przez adwokata Dr. Dulębę w Bydgoszczy, wnieśli jako spadkobiercy niezamężnej Wilhelminy Augusty Müller w Königswusterhausen o wywołanie zaginionych listów hipotecznych, wystawionych dla hipotek z tytułu pożyczki dla Wilhelminy Augusty Müller, zapisanych w dziale III. pod Nr. 1, 2 i 3 po 1.500 mk. z 4,5% od 1. 11. 1886 r. nieruchomości Tczew, tom 51, karta A. Nr. 281.

Posiadaczy tych listów hipotecznych wzywa się, by najpóźniej w wyznaczonym na dzień 30 czerwca 1933 r., godz. 12 terminie wywoławczym w Sądzie Grodzkim w Tczewie, pokój 14, zgłosili swoje prawa i przedłożyli te dokumenty, w przeciwnym razie nastąpi ich unieważnienie.

Tczew, dnia 21 kwietnia 1933 r.

Sąd Grodzki.

ODROCZENIA WYPŁAT.

x) Celem rozpoznania wniosku kupca Franciszka Szczukowskiego w Gdyni o odroczenie wypłat, wyznacza się termin na dzień 17 maja 1933 r., godzina 10, pokój 33. Na terminie mogą zainteresowani wierzyciele udzielić Sądowi wyjaśnień. (Sąd Grodzki w Gdyni).

x) W sprawie odroczenia wypłat firmy S. J. Kiewe, Tow. Kom. w Grudziądzu, ul. Stara 6, na podstawie wniosku dłużniczki, działającej przez kupców: Natana Rosenbauma i Franciszka Koliwera z dnia 20. III. 1933 r. po przeprowadzeniu rozprawy nad powyżej powołanym wnioskiem w dniu 5 kwietnia 1933 r., Sąd Grodzki w Grudziądzu powziął następujące postanowienie:

Otwiera się postępowanie układowe między firmą S. J. Kiewe, Tow. Kom. w Grudziądzu, ul. Stara 6, zast. przez kupców Natana Rozenbauma i Franciszka Koliwera. a jej wierzycielami, na następujących warunkach:

1) Zmniejszenie sumy długów równomiernie dla wszystkich wierzycieli o 60%, przy zaistnieniu warunków, przewidzianych w art. 57 ustawy o odroczeniu wypłat, Dz. Ust. 27/28.

2) Rozłożenie na raty spłaty zmniejszonych długów na termin łączny nie dłużej, jak jeden rok, licząc od dnia uprawomocnienia się uchwały, zatwierdzającej układ zapobiegawczy, w następujących terminach:

a) 10% po upływie 3 miesięcy,
b) 10% dalsze po upływie 6 miesięcy.
c) 10% następne po upływie 9 miesięcy,
d) 10% ostatnie po upływie 12 miesięcy.

3) Od dnia wszczęcia odroczenia wypłat, tj. od 22 grudnia 32 r. nie biegną żadne odsetki, ani też nie dolicza się żadnych kosztów wierzycieli.

4) Rękojmią, zabezpieczającą wykonanie wyżej wymienionych propozycyj układowych, ma być ograniczenie wspólników w zarządzie i rozporządzaniem majątkiem firmy na czas wykonywania układu zapobiegawczego i to w formie dodania firmie nadzorcy, ewentualnie zarządcy z ramienia wierzycieli, którego zakres uprawnień określi Sąd.

5) Układem nie są objęte wierzytelności, wymienione w art. 19 rozp. Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej o odroczeniu wypłat (Dz. Ust. 27/28).

Grudziądz, dnia 11 kwietnia 1933 r.

Sąd Grodzki.

x) Robert i Weronika Kleinowie, właściciele majątku w Rywałdzie. podali wniosek o odroczenie wypłat. Celem rozpoznania tego wniosku, wyznacza się po myśli usttawy z dnia 23. 8. 32 r., Dz. Ust. 72 poz. 652, art. 10 i 11, termin na dzień 27 maja 1933 r., o godz. 10, w Sądzie Grodzkim w Starogardzie, pokój 16, z tem. że w terminie tym mogą stanąć wierzyciele, celem udzielenia wyjaśnienia lub przysłać zastępcę prawnego.

Starogard, dnia 28 kwietnia 1933 r.

Sąd Grodzki.

x) Benjamin Nagórski, właściciel ziemski z Rzeżęcina, podał wniosek o odroczenie wypłat. Celem rozpoznania tego wniosku, wyznacza się po myśli ustawy z dnia 23. VIII. 32 roku, Dz. Ust. 72, poz. 652, art. 10 i 11 termin na dzień 27 maja 1933 r. o godz. 10 w Sądzie Grodzkim w Starogardzie, pokój 16, z tem, że w terminie tym mogą stanąć wierzyciele, celem udzielenia wyjaśnienia lub przysłać zastępcę prawnego.

Starogard, dnia 28 kwietnia 1933 r.

Sąd Grodzki.

x) W sprawie zapobiegania upadłości firmy Franciszki Sokołowskiej — skład obuwia i manufaktury w Osiu, pow. Świecie — odbędzie się dnia 26 maja 1933 r., o godz. 11-tej w tut. Sądzie, pokój Nr. 7 w myśl art. 4 rozp. Prezydenta Rzeczypospolitej

z dnia 6. III. 28 r. (Dz. Ust. Rzpl. Nr. 27, poz. 244) termin do rozpoznania sprawy o odroczenie wypłat, — o czem zawiadamia się wierzycieli, którzy mogą przybyć na rozprawę, celem udzielenia Sądowi wyjaśnień.

Świecie, dnia 4 maja 1933 r.

Sąd Grodzki.

x) Kupiec Juljusz Schreiber w Chojnicach, prowadzący skład bławatów i konfekcji, wniósł o odroczenie wypłat w myśl rozporządzenia z dnia 6 marca 1928 r. Celem rozpoznania sprawy, wyznacza się termin na 23 maja 1933 r., godz. 11, pokój 11, w niżej podpisanym Sądzie. Wierzyciele mogą przybyć na rozprawę, celem udzielenia Sądowi wyjaśnień.

Chojnice, dnia 28 kwietnia 1933 r.

Sąd Grodzki.

POSTĘPOWANIA UPADŁOŚCIOWE.

x) W sprawie upadłościowej Romana Zięciaka w Unisławiu

1) W miejsce Jana Kuzdrzała mianuje się zarządcą upadłości Franciszka Wiśniewskiego, urzędnika Magistratu w Chełmnie.

2) Termin zebrania wierzycieli ustanawia się na dzień 24 maja 1933 r., godz. 10, celem wyboru nowego zarządcy upadłości i odebrania rachunku końcowego od byłego zarządcy Jana Kuzdrzała.

Chełmno, dnia 24 kwietnia 1933 r.

Sąd Grodzki.

x) W sprawie postępowania upadłościowego nad majątkiem Stanisława Bocheńskiego w Szembruczku, k. 57 — po przeprowadzeniu terminu końcowego postępowanie upadłościowe uchyla się.

Grudziądz, dnia 20 kwietnia 1933 r.

Sąd Grodzki.

x) W sprawie upadłościowej nad majątkiem firmy Józef Korek w Jarocinie, dodatkowy termin do badania wierzytelności wyznacza się na dzień 20 września 1933 o godz.10-ej przed południem. przed Sądem Grodzkim w Jarocinie, pokój Nr. 12.

Sąd Grodzki.

x) W postępowaniu upadłościowem względem majątku kupca, Jerzego Sopparta w Toruniu, termin końcowy, oraz do dodatkowego badania wierzytelności i sprawozdania zarządcy masy, wyznacza się na dzień 12 maja 1933 r. godz. 11,40 w niżej podpisanym Sądzie, pokój Nr. 7. Równocześnie zezwala się zarządcy masy na przedsięwzięcie podziału końcowego.

Toruń. dnia 27 kwietnia 1933 r.

Sąd Grodzki.

POSTĘPOWANIA UKŁADOWE.

x) W sprawie postępowania, dotyczącego układu zapobiegawczego firmy Przemysł Drzewny — Hermann Schütt w Czersku, zarządza się z urzędu ponowne ogólne zgromadzenie wierzycieli po myśli art. 38 rozp. o nadz. na dzień 8 maja 1933 r., o godzinie 10, w sali rozpraw, pokój Nr. 12, celem powzięcia uchwały nad nową propozycją dłużników, w której proponują 70% zamiast, jak dotychczas 40% spłaty wierzytelności.

Porządek obrad jest ten sam, jak na poprzedniem zebraniu.

Czersk, dnia 27 kwietnia 1933 r.

Sąd Grodzki.
